Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 106 (1965)

Artikel: Lopper und Acheregg
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033591

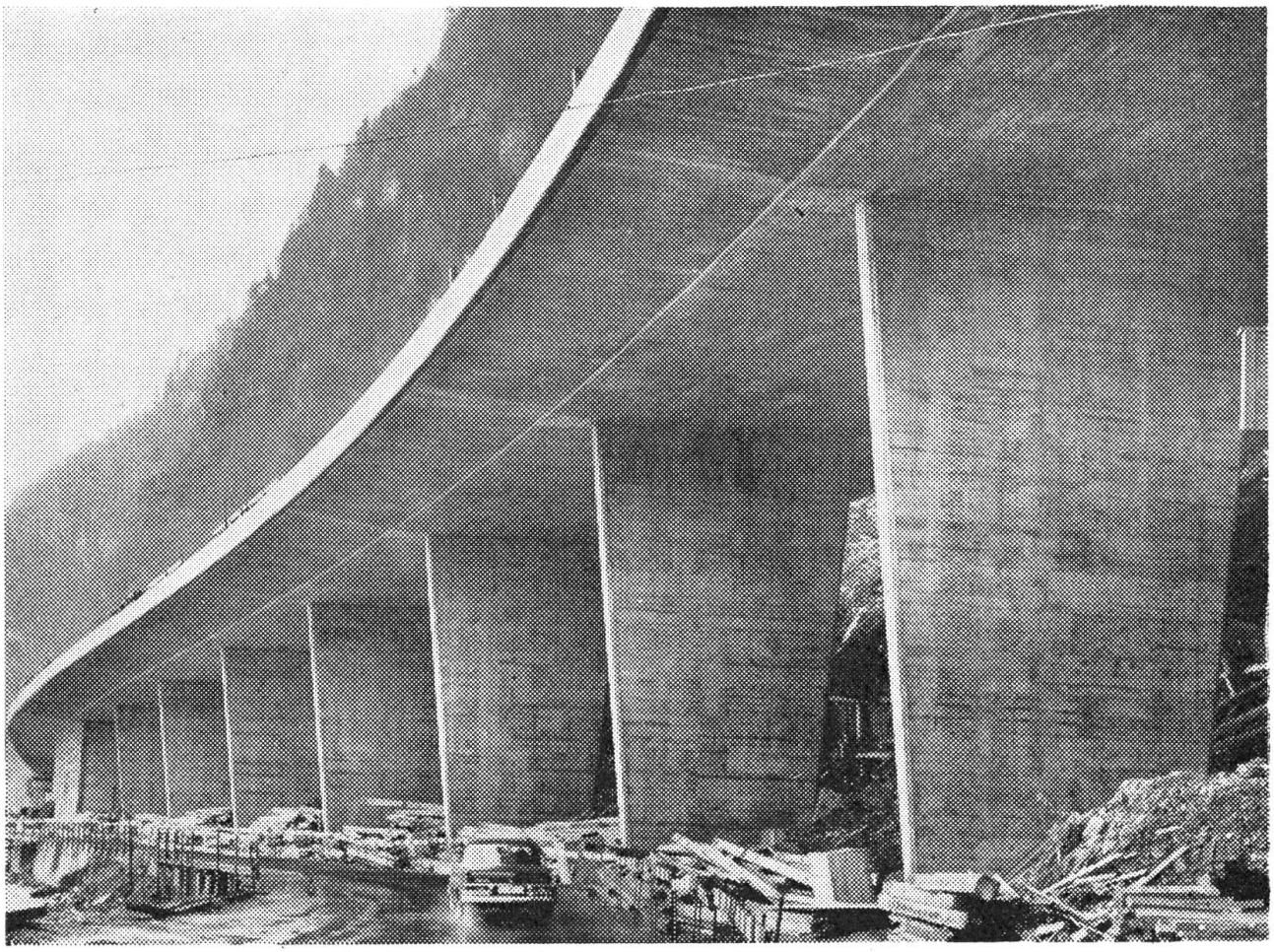
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Das Lehnenviadukt bei Hergiswil in seinem kühnen Schwung. Klischee LNN

Lopper und Acheregg

Im Nidwaldner Kalender 1964 sah man auf jener Seite, da die jährlichen Fortschritte der Achereggbrücke im Bild zu sehen sind, einen Teil der alten, nun abgebrochenen Drehbrücke. Nachdem wir am 19. September 1963 zum erstenmal über die neue feste Brükke fahren konnten und die alte Drehbrücke abgebrochen wurde, konnte auch das letzte Zwischenstück der Autobahnbrücke gegossen werden. Damit waren alle drei Brücken über die 170 Meter breite See-Enge fertiggestellt.

Längs dem Lopperrücken wurde, in der zweiten Ebene, intensiv an der Erstellung des Lehenviaduktes von rund 252 Metern Länge mit angeschlossenem Ausfahrtsviadukt für Hergiswil gearbeitet. Das Lehenviadukt liegt mit seinen scheibenartigen Stützen von 17,75 Metern Distanz im Hang, während das anschließende Lopperviadukt bis zum Dreckloch die Lopperstraße überbrückt. Beidseits der Straße mußten in einem Abstand von 12,50 Meter 24-eckige Stützen von 80 cm Durchmesser erstellt werden. Die bergseitigen Fundamente konnten normal hergestellt werden, während für 35 seeseitige Fundamente, speziellen Caissons, teilweise recht tief ins Wasser abgeteuft werden mußten. Der eigentliche Lopperviadukt, eine Fahrbahnplatte von 17,50 Meter Breite wird in Abschnitten zwischen 50 und 75 Metern gegossen. Diese Abschnitte sind durch eine Diletationsfuge getrennt, da die Brücke sich bei Kälte zusammenzieht und bei Wärme ausdehnt. Als bewegliche Zwischenteile sind spezielle Fugenkonstruktionen mit synthetischen Gummischläuchen eingelassen. Die Abschnitte werden längs und quer vorgespannt. Bei einem Abschnitt von 75 Metern braucht es bis 187 Vorspannkabel nebst 65 Tonnen hochwertigem Armierungsstahl. Bis ein solcher Ab-

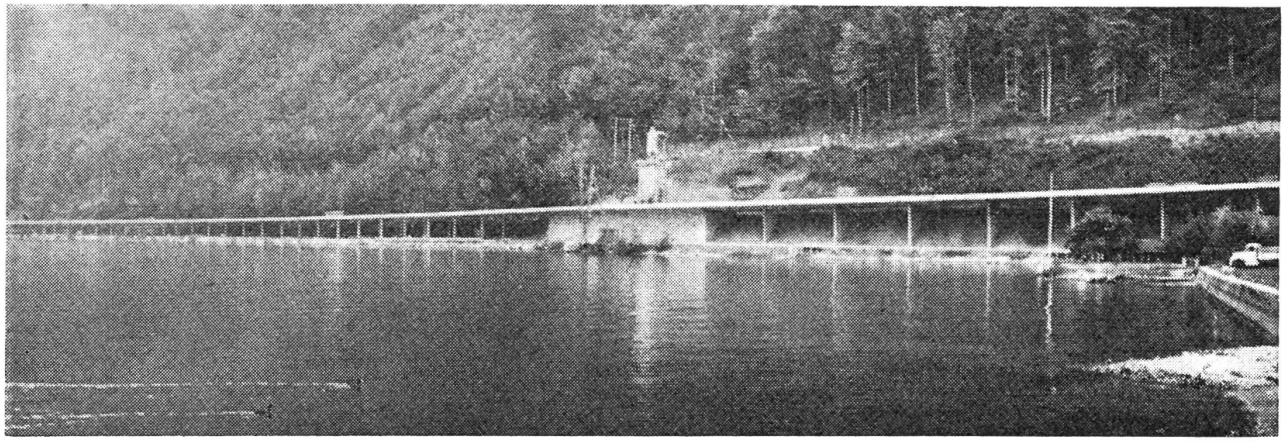


Foto A. Odermatt

Schon heute sieht man, wie elegant sich das Lopperviadukt in die Landschaft einfügt.

schnitt zum Betonieren vorbereitet ist, sind durch zwei Monate minutiöse Arbeit notwendig. Dann wird dieser Brückenteil in einer einzigen Woche betoniert. Zur Versteifung der Betonränder werden die Abschrankungen auf beiden Außenseiten als armierte Brüstungen aufgezogen und gleichzeitig als Radabweiser ausgebildet. In der Mitte zwischen den beiden 7 Meter breiten Fahrbahnen bleibt ein Mittelstreifen von einem Meter, der mit Leitplanken versehen wird. Da die alte Lopperstraße sehr kurvenreich ist und die Autobahn eine gestreckte Linienführung verlangt, sind die Auskragungen der Brükkenplatte auf beiden Seiten sehr beachtlich. Die größte seeseitige Auskragung beträgt 9 Meter. Somit liegt in diesem Punkt die ganze Fahrbahn in Richtung Luzern außerhalb der Stütze. Wenn wir uns vorstellen, daß dort ein Tank von 40 Tonnen darüber rollen kann, ist es begreiflich, wie sorgfältig daran gearbeitet werden muß.

Ende 1964 wird der Lopperviadukt bis zum Reigeldossen beendet sein.

In den Jahren 1965 und 66 wird das letzte Teilstück vom Reigeldossen bis Buchenloch, zum Ausgang des Tunnels Nord erstellt werden. Der erste Teil wird als Viadukt, der Rest als Lehnenviadukt ausgeführt werden. Darin einbezogen wird auch die Auffahrt von der alten Lopperstraße auf die Autobahn, die den Brünigverkehr in Richtung Luzern aufnehmen muß, erstellt. Während dieser Bauzeit ist die untere Straße für jeden motorisierten Verkehr gesperrt. Dann wird der gesamte Verkehr von Stansstad nach Hergiswil über die südseitige Acheregg-brücke, den Tunnel von 751 Meter Länge und den Lopperviadukt nach Hergiswil geleitet. Der Verkehr von Obwalden fließt dann durch den kleinen 80 Meter langen Tunnel der neuen Acheregg-Ost-Rampe.

Der Tunnel Süd, den wir bald durchfahren werden, ist praktisch fertig installiert. Wie man auf nebenstehendem Bild sieht, ist die Tunnelröhre mit feuerverzinktem und kunststoffbedektem Stahlblech ausgekleidet. Diese Auskleidung wurde vor allem ausgewählt, weil sie das Tropfwasser vom Fels sicher ab-

Vom hohen Betonturm aus über Lehnen- und Lopperviadukt. Foto H. Diener

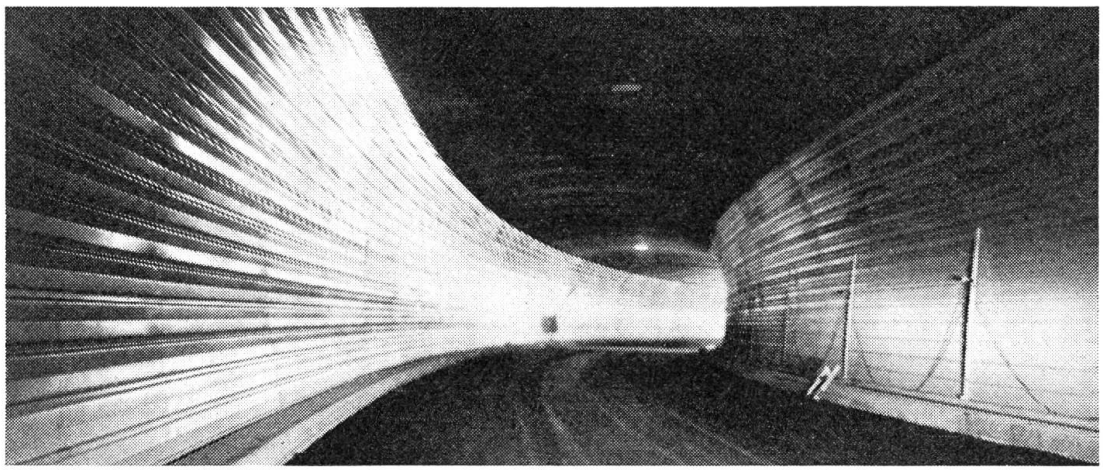


Foto A. Odermatt

Der Tunnel Süd, der in kurzer Zeit im Gegenverkehr befahren wird. Der Glanz wird durch das Stahlblech hervorgerufen, das als Isolation gegen Bergwasser eingebaut wurde.

leitet. Ohne Verkleidung müßte immer riskiert werden, daß gefährliche Vereisungen auftreten. Darüberhinaus hilft die glatte Oberfläche der Verkleidung zur guten Ausnützung des Lichts. Der Tunnel wird mit Mischlicht beleuchtet. In der Nacht brennen nur Natriumleuchten. Am Tag wird das Natriumlicht mit Quecksilberdampfleuchten ergänzt und bei besonders sonnenblendendem Tageslicht durch eine Zusatzbeleuchtung verstärkt. Sollte der Strom einmal ausfallen, schaltet automatisch ein Agregat ein, das Natriumleuchten und Signalanlage bedient.

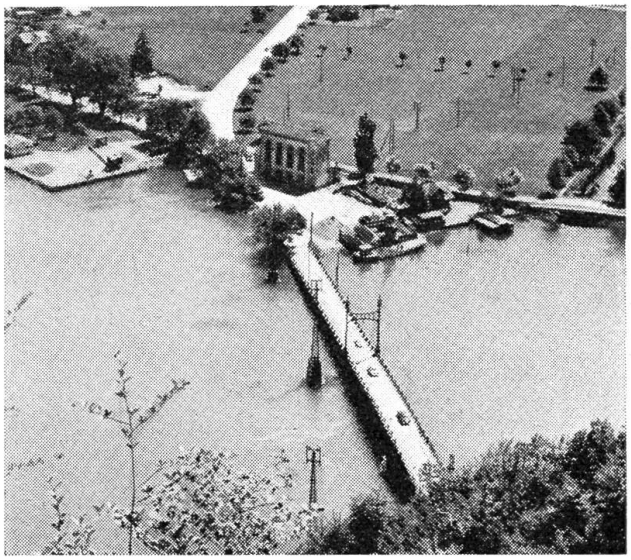
Damit sich das Auge der Dunkelheit leichter anpaßt, ist eine Eingangsschwelle von 160 Metern installiert. Die Längenabstände verkürzen sich gegen den Eingang von 14 bis auf 2 Meter und sind bei Beginn in drei bis zwei Reihen angeordnet. Die Ausgangsschwelle ist 90 Meter lang und verfügt über zwei Reihen von Lichtquellen. Zur Entlüftung des Tunnels Süd ist ein Luftkanal über der vorfabrizierten Betondecke eingebaut. Die Ventilationsmaschinen werden frühestens bei voller Belastung, wenn die Strecke bis zum Gotthard durchgehend ist, gebraucht werden. Schon jetzt aber mißt ein CO-Meßgerät wie groß der Gehalt an schädlichen Gasen ansteht.

Foto H. Diener

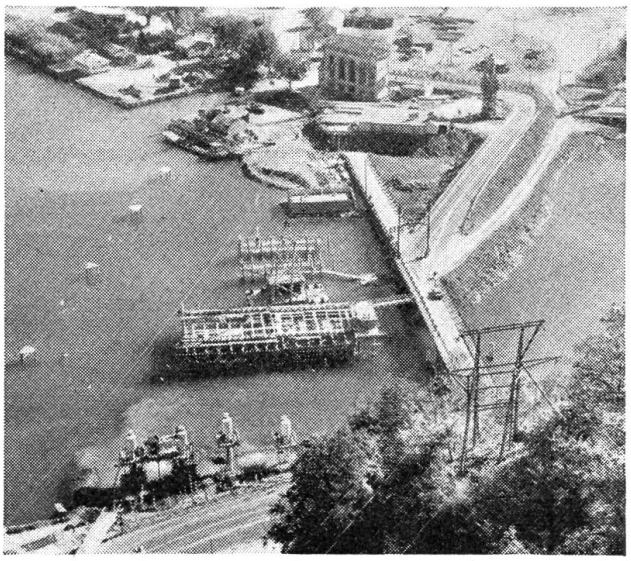
Der Blick aus dem „Loch des Jahrhunderts" auf das voranschreitende Lopperviadukt.

Auf der 4,6 km langen Autobahn Stanstad—Stans konnte leider, infolge der Konjunkturdämpfung, noch nicht mit Volldampf gestartet werden. Einige unumgängliche Bauten und Schüttungen im Trasse mußten im Zusammenhang mit den Tunnelbauten ausgeführt werden. So sind die Fußgängerunterführung beim neuerstellten Bahnhof Stanstad, die Querverbindungsstraße Außerfeld samt Überführung als Ersatz für die unterbrochene Rotzlochstraße, sowie die neue Bahnüberführung in der Gerbi fertiggestellt. Die gesamte Autobahnstrecke Hergiswil bis Anschluß Engelberg bei der Kreuzstraße soll im Jahre 1967 dem Verkehr übergeben werden.

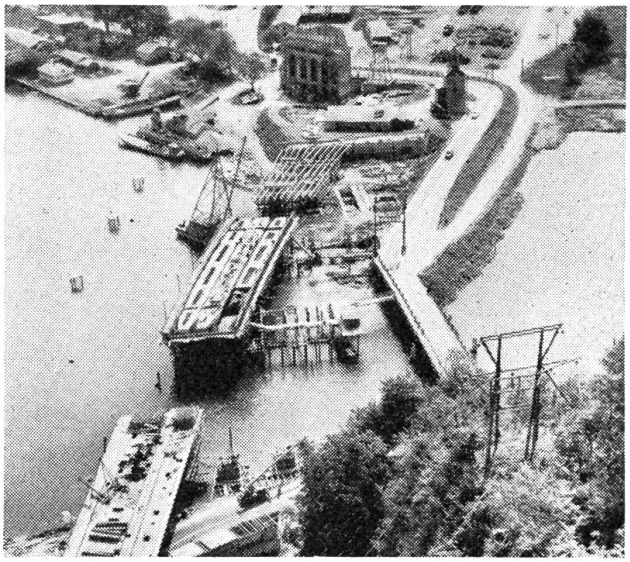
Die „Linksufrige", als vierspurige Autobahn ausgebaut, ist in ihrer gesamten Länge generell projektiert und vom Bundesrat genehmigt. Die Projektierungsarbeiten für das definitive Bauprojekt sind bereits in Auftrag gegeben und werden etappenweise 1966 abgeschlossen sein.



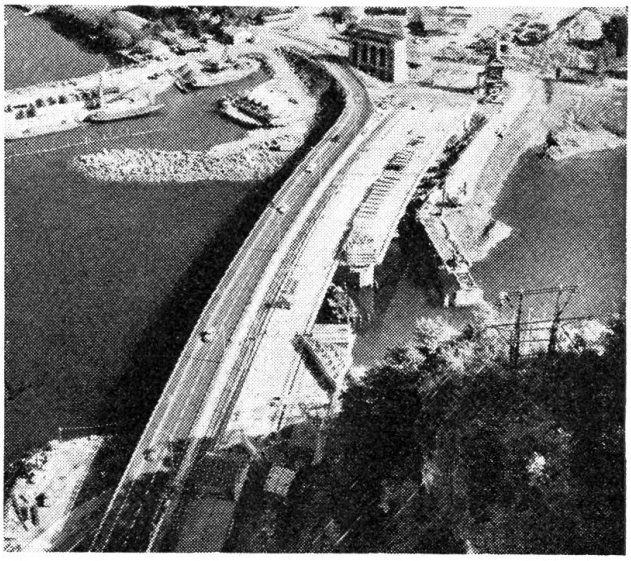
September 1960



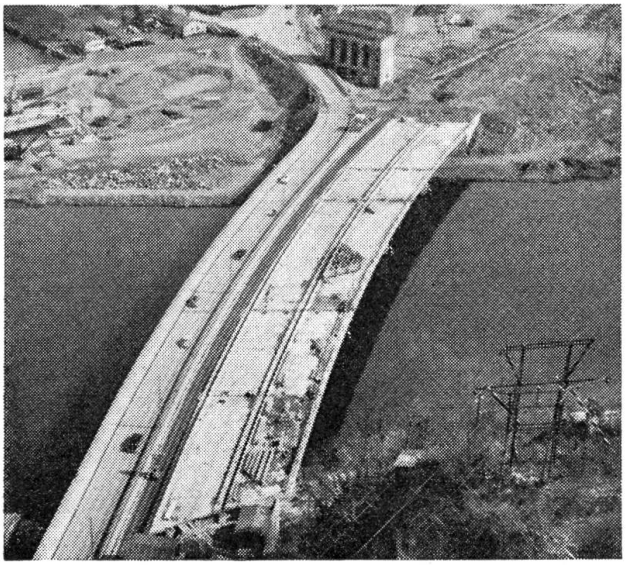
September 1961



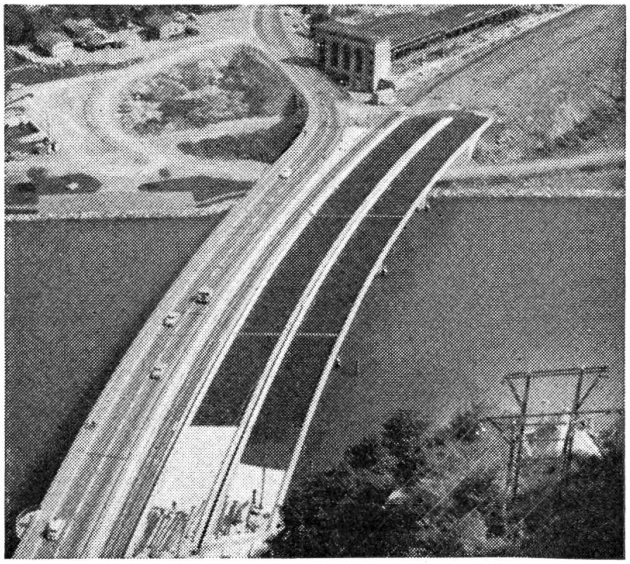
September 1962



September 1963



April 1964



September 1964 Fotos A. Odermatt